



PREFET DE LA REGION PAYS DE LA LOIRE

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire

Nantes, le

15 FEV. 2011

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
sur l'étude d'impact du dossier de pôle d'échanges multimodal
de Sablé-sur-Sarthe

Introduction sur le contexte réglementaire

L'avis qui suit a été établi en application de l'article L.122-1 du code de l'environnement. Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact du projet de pôle d'échanges multimodal de Sablé-sur-Sarthe, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il ne préjuge pas des conclusions sur le fond (c'est-à-dire ni de la décision finale ni des éventuelles prescriptions environnementales associées à une autorisation) qui seront apportées ultérieurement.

1 - Présentation du projet et de son contexte

Le trafic voyageur de la gare de Sablé-sur-Sarthe a connu ces dernières années un accroissement significatif, notamment du fait de l'amélioration de la desserte TGV. A cet égard, la future ligne TGV ouvre des perspectives nouvelles pour le pays sabolien et aura des répercussions sur le volume des échanges intermodaux.

Afin de répondre à ces besoins d'intermodalité, une étude de faisabilité de pôle d'échanges multimodal (PEM) a été menée entre décembre 2005 et juillet 2007, elle-même suivie d'une étude complémentaire sur le programme originel, validée le 4 octobre 2007.

Cette étude a permis de définir les conditions d'aménagement d'un pôle d'échange multimodal autour de la gare de Sablé, située à l'ouest de l'agglomération. Elle prévoit, outre le réaménagement du côté sud de la gare (mise en place d'un parvis multimodal, réaménagement et agrandissement du parking actuel, mise en accessibilité de la gare), une ouverture au nord de cette dernière, consistant en un prolongement du souterrain existant qui débouchera, d'une part, sur une halte routière, et d'autre part, sur un parking clientèle.

Ce pôle intégrera ainsi sur un même site, tous les modes de transports (TGV, TER, bus urbain, autocars départementaux, taxis, voitures particulières, vélos, piétons), en rendant leur accessibilité plus facile pour les usagers et plus particulièrement les personnes à mobilité réduite.

Ce projet est conduit sous la maîtrise d'ouvrage de la ville de Sablé-sur-Sarthe, de la SNCF et de Réseau Ferré de France (RFF).

2 - Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale

Au regard de la nature et de la localisation du projet en milieu urbain, les enjeux environnementaux identifiés concernent l'accessibilité et la diversité des modes de déplacements, les nuisances sonores et atmosphériques (qualité de l'air), la pollution des sols et des eaux.

3 - Qualité de l'étude d'impact

3.1 – État initial et identification des enjeux environnementaux sur le territoire

Un état initial doit formuler une analyse de l'état de référence et de ses évolutions afin de dégager les principaux enjeux à prendre en compte et leurs interactions. En l'espèce, ce dernier apparaît proportionné aux enjeux en présence.

Il comprend une cartographie représentant les milieux naturels inventoriés autour du site d'étude (ZNIEFF), et le site inscrit du château de la Roche Talbot. L'occupation des sols est également représentée sous forme cartographique ce qui permet d'appréhender rapidement les enjeux en présence.

Concernant la flore, le projet s'inscrivant dans un contexte complètement urbanisé, la végétation est faiblement représentée (friche occupant les espaces inutilisés de la plate-forme ferroviaire et de ses abords (talus), plantations paysagères (arbres, arbustes et massifs) au niveau de la place devant la gare, du square présent à l'est du bâtiment voyageur notamment). Le dossier mentionne qu'aucune espèce végétale patrimoniale, protégée ou menacée, n'a été recensée sur le site.

Pour les mêmes raisons liées à ce contexte urbanisé, les potentialités d'accueil pour la faune sont, selon le dossier, relativement restreintes. Il évoque la présence potentielle pour l'avifaune des passereaux fréquentant les parcs et jardins et les espèces commensales de l'homme (pigeons, hirondelles, moineaux domestiques, merles noirs, pinson des arbres). Concernant les mammifères, est évoquée la fréquentation potentielle du secteur par les lapins et petits mammifères (mulots, souris...). Enfin, s'agissant des reptiles, le dossier mentionne que le secteur d'étude se révèle peu favorable à leur accueil. Ces assertions, bien que peu précises, notamment au regard du statut d'espèce protégée dont certaines espèces communes bénéficient, restent proportionnées au niveau d'enjeu du site et du type de projet prévu.

Concernant l'hydrogéologie, le site s'inscrit dans le bassin versant de la Sarthe, le secteur d'étude est encadré à l'est et à l'ouest par deux affluents de la Sarthe : La Vaige et l'Erve.

Selon le dossier, le site de la gare n'est pas directement concerné par le PPRI de la Sarthe, cependant ce dernier jouxte l'ouest de l'aire d'étude. Il est également précisé qu'il n'interfère pas avec le projet de périmètre de protection du captage d'eau potable localisé au lieu-dit « la Martinière » en cours de mise en place. Le dossier omet de préciser que le site est concerné par l'aléa faible du risque retrait-gonflement des argiles.

Le diagnostic « pollution des sols » réalisé sur le site a mis en évidence la présence dans les remblais de la plateforme ferroviaire de métaux lourds et des traces d'hydrocarbures à de très faibles concentrations.

Le contexte paysager du projet fait l'objet d'une analyse spécifique : rappel du cadre paysager communal, description des composantes paysagères du secteur d'étude, et prises de vues.

Le projet se situe hors du périmètre de la zone de protection du patrimoine architectural (ZPPAU) instituée sur la commune en 1987.

L'état initial explicite le contexte socio-économique du secteur de la gare ce qui permet d'appréhender les utilisations et les difficultés de ce secteur. Un point particulier est développé notamment sur les dysfonctionnements affectant les déplacements, le stationnement et plus largement le fonctionnement général de la gare. Le volet déplacement est également relativement bien traité.

Au final, un tableau récapitulatif des sensibilités environnementales conclut l'état initial (p.58).

3.2- Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures pour supprimer, réduire et le cas échéant compenser

L'étude d'impact présente, par thématiques, les effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement, ainsi que les mesures réductrices ou compensatoires sur chacune de ces thématiques.

Une étude des incidences Natura 2000 est venue compléter le dossier initial, concluant à l'absence d'impact du projet, en raison de leur éloignement, sur les sites les plus proches. A cet égard, le premier site « Basses vallées angevines, aval de la rivière Mayenne et prairies de la Baumette » est situé à 10 km.

L'ensemble de ces mesures (cf. partie 4 infra) témoigne d'une approche en adéquation avec les enjeux identifiés lors de l'état initial.

Une estimation chiffrée des coûts des mesures d'insertion du projet dans l'environnement est précisée. Cette dernière est répartie sur deux postes : les aménagements paysagers (espaces verts et plantations) à hauteur de 75.000 € et l'assainissement (renforcement/renouvellement des réseaux, gestion des eaux pluviales) à hauteur de 113.000 €.

3.3- Justification du projet

Les justifications du projet sont exposées de manière assez complète : situation de pôle de « rabattement-diffusion » pour la gare de Sablé-sur-Sarthe sur un territoire qui connaît une expansion économique et démographique générant un accroissement de la demande de déplacements. Le dossier mentionne également d'autres facteurs tendant à favoriser un report de la mobilité sur le mode ferroviaire : péri-urbanisation, effets du TGV, accroissement de l'éloignement entre les lieux de vie et de travail.

Le chapitre de l'étude d'impact consacré à l'état initial du site démontre l'inscription de ces objectifs dans un cadre supra-communal, le schéma directeur de Sablé identifiant la gare de Sablé comme un maillon essentiel du développement du sud Sarthe.

Enfin, le chapitre de l'étude d'impact consacré à la justification du choix du parti retenu décline la méthodologie retenue pour aboutir au schéma directeur d'aménagement du PEM avec l'élaboration préliminaire de trois scénarii de principe d'aménagement pour la phase « court terme » et un scénario d'aménagement pour la phase « long terme ». Le dossier présente un tableau d'analyse multicritères ayant permis de retenir le scénario d'aménagement final.

3.4- Résumé non technique

Le résumé est lisible et clair, il traite de l'ensemble des thématiques traitées au sein de l'étude d'impact.

3.5- Analyse des méthodes

Cette partie est bien traitée. Pour chacune des thématiques de l'état initial, la méthodologie retenue est décrite (recueil de données bibliographiques, reconnaissances de terrain datées...). Les difficultés liées à l'estimation des impacts sont également évoquées, notamment au niveau des nuisances sonores. Les noms et qualifications des auteurs de l'étude d'impact sont mentionnés.

4 – Prise en compte de l'environnement par le projet

Le dossier d'étude d'impact témoigne d'une prise en compte de l'environnement adaptée aux enjeux en présence. Le dossier propose des mesures en adéquation avec les niveaux d'impact appréhendés.

Il décline tout d'abord, par thématique, les effets liés à la phase chantier, puis les mesures pour réduire ces derniers. Concernant les nuisances acoustiques, est proposée notamment la limitation des périodes de travaux. Afin de prévenir les impacts liés à l'envol de poussières, un arrosage des pistes de circulation et stocks de matériaux pour éviter les envols de poussières en période sèche est mis en avant. Concernant les déchets liés au chantier, plusieurs mesures sont envisagées : stockage temporaire des déchets sur le site, puis évacuation régulière vers des filières de traitement adaptées et agréées en vue de leur recyclage, de leur valorisation et en ultime recours de leur élimination, stockage sécurisé des rejets liquides avec mise en place de bacs de rétention et de décantation.

Il décline ensuite, sur les mêmes thématiques, les effets permanents du projet sur l'environnement. Ces derniers sont, pour l'essentiel, bien appréhendés (pollutions des eaux, impacts paysagers avec photomontages...). Cependant, certains ont fait l'objet d'une analyse restreinte, particulièrement les effets sur le climat : « le projet n'aura pas d'impact mesurable sur le cadre climatique [dès lors] aucune mesure correctrice ou compensatoire n'est à prévoir ».

D'autres, sont assez peu précis. C'est le cas des nuisances sonores : « en l'absence de données précises sur l'évolution des niveaux sonores dans le secteur d'étude que ce soit du fait de l'aménagement du PEM de Sablé-sur-Sarthe ou comme conséquence de l'évolution du trafic sur les voies structurantes encadrant le site (notamment rue de la Petite Vitesse, reliée au futur contournement de Sablé via la RD 309), la nécessité de mettre en œuvre des mesures de protection acoustique ne peut être déterminée à ce stade ». Le dossier souligne les difficultés rencontrées pour estimer ces impacts et relativise d'ailleurs ce point dans la mesure où ce secteur est déjà soumis à des niveaux de bruit assez élevés, liés au trafic de la rue de la Petite Vitesse. Il évoque tout de même des mesures envisageables, le cas échéant, au niveau de cette rue (traitement du bâti avec isolation de façade). L'étude aurait gagné à intégrer une modélisation à l'horizon 2030 avec prise en compte des mesures acoustiques initiales, ainsi que des hypothèses de trafic liées au projet afin d'apprécier l'évolution du niveau de bruit sur le long terme. Au vu de ses modélisations, des mesures compensatoires auraient pu être définies de façon plus précises : isolations de façade, traitement des voiries, revêtements de chaussée peu bruyants, voire limitation de vitesse.

Les impacts positifs des projets sur la qualité de l'air sont également évoqués, via notamment une diminution des émissions de polluants liés à la circulation grâce au développement des modes de déplacements doux, à la fluidification du trafic et l'amélioration des conditions de desserte et de stationnement sur le secteur.

5 – Conclusion

Avis sur les informations fournies

L'étude d'impact, proportionnée aux enjeux en présence, permettra au public une bonne appréhension des enjeux environnementaux liés au projet.

Avis sur la prise en compte de l'environnement

Le projet de PEM, dans sa conception, s'est attaché à retenir un parti d'aménagement le plus favorable à l'environnement. Les impacts du projet ont été dans leur grande majorité correctement appréhendés et les mesures de réduction ou compensatoires suffisamment dimensionnées. Il conviendra cependant d'améliorer le volet acoustique.

Le préfet



Jean DAUBIGNY